

PATRIMÓNIO E REGENERAÇÃO

Transformações urbanas da área envolvente aos canais aquáticos da cidade de Aveiro

Lídia Maria Moreira Matias

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – FCSH, Universidade Nova de Lisboa - UNL, Lisboa, Portugal

Directora: Professora Doutora Maria Regina Faia Martins Salvador

Mail: lidia.matias.1@gmail.com

RESUMO

Os canais que atravessam o centro urbano de Aveiro são património, imagem de marca da cidade e únicos em Portugal. São identificados como elementos estruturais que condicionaram a forma urbana e a sua evolução. A presente pesquisa visa verificar: (a) se a evolução urbana suportada pela análise dicotómica entre morfologia e transformações urbanas considera os canais aquáticos ao longo dos dois últimos séculos como cenários relevantes para a sustentabilidade económico-social da cidade de Aveiro; (b) se a partir da forma urbana existente, as estratégias identificadas na cidade de Aveiro - a expansão, a densificação e a centralidade -, contribuem para a regeneração do espaço urbano. Para cumprir os objetivos traçados, a investigação pretende estruturar uma *matriz de critérios de intervenção* como principal ferramenta de análise de dados quantitativos e qualitativos, segundo um fio condutor que tem como foco principal desta investigação, a *regeneração* das áreas urbanas contíguas aos canais.

Palavras chave: canais aquáticos, regeneração urbana, património, transformação urbana.

ABSTRACT

The canals that run through the urban center are the heritage of this city, being the market image of the latter and they are absolutely unique in Portugal. They are identified as structural instruments that had conditioned the urban shape and its evolution. Based on these firstlings, the research aims to check: a) if the urban development supported by the dichotomous analysis between morphology and urban transformations, considers the aquatic canals relevant sceneries, through the last two centuries, relevant sceneries for the social support of the Aveiro city; b) if from the existing urban form, the strategies that identify the city of Aveiro – expansion, density and the main center -, they contribute for the regeneration of the urban space. In order to achieve the already stated objectives, the research pretends to structure a range of intervention perceptions as an analysis tool for a connecting junction for quantitative and qualitative datas, being the main focus of this research, the regeneration of urban areas adjacent to the canals.

Key Words: water canals, urban regeneration, heritage, urban transformation.

1 INTRODUÇÃO

“(...) a Ria de Aveiro inscreve-se no Olhar, entranha-se na Memória, gera Identidade, fez-se Herança e Património” (Amorim, 1997).

O objeto de estudo selecionado foi a cidade de Aveiro, sendo a única em Portugal com canais aquáticos que conectam com parte da área urbana. A escolha dos temas da regeneração e do património urbano e da sua conexão com a respetiva economia surgiu no decorrer da minha atividade profissional como arquiteta na Câmara Municipal de Aveiro. Com efeito, as funções que aí tenho desenvolvido têm consistido na identificação e avaliação do património e da regeneração urbana, no âmbito da revitalização económico-cultural da cidade de Aveiro. O período abrangido pelo estudo, refere-se ao período entre o início do século XIX e a atualidade, uma vez que foi a época da revolução energética, que fomentou o fenómeno urbano da “era infraestrutural”, definido pela expansão da estrutura urbana organizada numa rede de infraestruturas (Kondratiev, 1984). Para melhor entendimento das alterações urbanas que existiram por força da erosão marítima recua-se mesmo até ao século XVIII.

A investigação faz uma reflexão crítica da evolução histórica da cidade de Aveiro centrada nos *canais aquáticos* como elemento central de organização espacial das funções urbanas. Deste modo, pretende-se analisar a evolução do tecido urbano de Aveiro tomando por base as intervenções elaboradas na envolvente dos vários canais ao longo do tempo (Figuras 1, 2, 3, 4, 5 e 6).



Figura 1: antigo traçado da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e antiga moagem 1918-1921.
(Imagoteca municipal)



Figura 2: perspetiva da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e da antiga fábrica de moagem 1918-1921.
(Imagoteca municipal)



Figura 3: obras no canal do Côjo e alteração do seu traçado 1935.
(Imagoteca municipal)



Figura 4: Término do canal do Côjo
(Matias, 2014)



Figura 5: canal Central junto à ponte praça
(Matias, 2014)



Figura 6: Intervenção no canal do Côjo
(Matias, 2014)

A cidade de Aveiro está ainda associada ao crescimento disperso e tem passado por transformações que a caracterizam atualmente como uma cidade fragmentada, criada pela ocupação dispersa do edificado no território. Saliente-se que os canais, fazem parte da história da cidade, começando por atrair atividades ligadas à *Ria*, nomeadamente a piscicultura, a salicultura e a apanha do moliço (Amorim, 1997: 374, 489), que foram desaparecendo, tal como ocorreu no processo de industrialização do século XIX e início do século XX. Com a desvalorização da *Ria*, as áreas com recursos económicos foram abandonadas, como os antigos armazéns de sal no canal São Roque e a *lota* no Canal das Pirâmides, durante a primeira metade do século XX. Os canais foram abandonados, enquanto a cidade se expandia para as áreas mais periféricas. Na década de 1990, iniciou-se a intervenção na frente de água, ocupando-se essencialmente do espaço público, contribuindo para a sua integração na imagem da cidade. No âmbito do programa QREN¹

¹ Quadro de referência estratégica nacional.

2007-2013, o *Programa Polis Litoral (2008)*, contribuiu para que a intervenção nos canais fosse assumida como elemento fundamental da imagem da cidade e como verdadeiros espaços “âncora” relativamente às escalas – local, regional e nacional.

O objeto de estudo fundamenta-se na avaliação das transformações urbanas da área envolvente dos canais aquáticos da cidade de Aveiro, pelo que o estudo visa verificar: a) se a evolução urbana suportada pela análise dicotómica entre morfologia e transformações urbanas considera os canais aquáticos ao longo do tempo como cenários relevantes para a sustentabilidade económico-cultural da cidade de Aveiro; b) se a partir da forma urbana existente, as estratégias identificadas na cidade de Aveiro - a expansão, a densificação e a centralidade -, contribuem para a regeneração do espaço urbano de uso público e do edificado. A regeneração das frentes de água pressupõe que a água poderá ser a âncora dos projetos, hipótese que iremos também tentar validar.

2. ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo refere-se à área envolvente dos canais aquáticos inseridos na cidade de Aveiro e integra a união de Freguesias de Glória e Vera Cruz². Aveiro localiza-se estrategicamente no centro-litoral do território português, no litoral da Península Ibérica e na área territorial sul da Europa. Portugal localiza-se no corredor oceânico da economia europeia, no que se refere ao transporte e mobilidade sustentada pelo mar, o que lhe confere um aspeto singular no território europeu. A cidade de Aveiro tem uma superfície de 45,32 km² (Censos 2012). A identidade de Aveiro é caracterizada pela paisagem natural: *Ria* e pela paisagem cultural: salinas, canais aquáticos, património edificado e do espaço público. A *Cidade Baixa* desenvolve-se ao longo dos vários canais aquáticos (Figura 7), “limites aquáticos” que definem e dividem duas áreas que funcionam como “referências laterais”. A cidade tem a configuração de forma urbana central situada no “ponto marcante”, a denominada ponte-praça (Lynch, 1989: 59, 72-73). Esta praça é o ponto central de confluência de alguns canais, da avenida Dr. Lourenço Peixinho e dos arruamentos que ligam a *Cidade Baixa* à *Cidade Alta*, tendo a configuração de um “cruzamento” com uma rotunda (Lynch, 1989: 84). Os canais aquáticos e a avenida Dr. Lourenço Peixinho, constituem os eixos base de mobilidade e de transporte que apoiam o modelo de centralidade.

No contexto europeu, as cidades *waterfront*³ têm características morfológicas comuns em termos de configuração física, com malhas urbanas mistas entre o orgânico e reticulado. A compreensão da estratégia de ocupação territorial é chave para o entendimento das cidades *waterfront* que cumprem com uma relação a uma rede de cidades, compactas, homogéneas, religiosas e militares. No caso de Aveiro, Inês Amorim (1997:60) refere que a cidade teve origem militar e religiosa, nomeadamente na existência de muralha no século XV e na construção de diversas igrejas no interior e exterior da muralha (Figura 8).

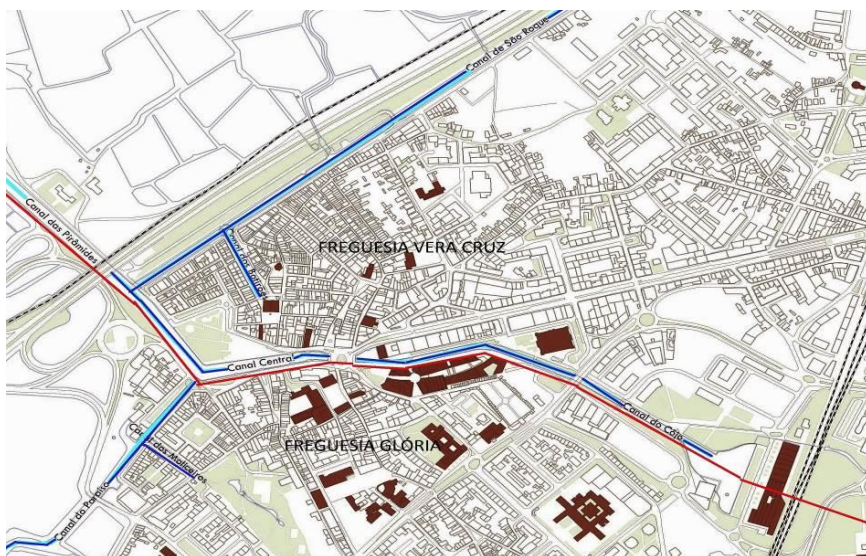


Figura 7: Planta da rede de canais de Aveiro; (Canais assinalados na cor azul e limite administrativo das freguesias) (CMA e Matias, 2014)

² Denominada freguesia da Glória e freguesia da Vera Cruz até ao ano de 2013.

³ Frente de água.

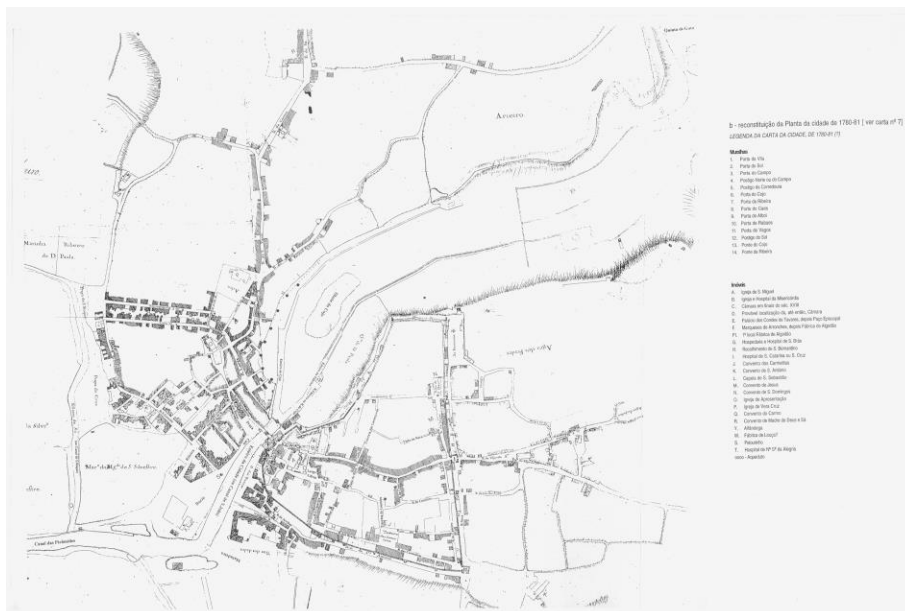


Figura 8: Planta da cidade de Aveiro – 1780
(Tese de Doutoramento de Inês Amorim, Faculdade de Letras do Porto)

3 ESTADO DA ARTE

A pesquisa bibliográfica foi norteadada segundo temas orientadores, nomeadamente: a contextualização histórica e sócio económica da cidade de Aveiro; evolução do traçado urbano; salvaguarda do património e regeneração urbana; características das cidades canais entre outros.

3.1 Contextualização histórica e sócio económica da cidade de Aveiro

A cidade de Aveiro, passou por várias transformações físicas ao longo dos séculos. No século XVIII, a costa marítima atravessava o interior da atual cidade o que determinava a fronteira entre a Ria de Aveiro e o Mar, através do cordão litoral (Barreira, 1996:9). Assim, com as correntes inconstantes e alteração de caudal, causaram o encerramento sucessivo do cordão litoral, que criou problemas de ligação da área urbana ao mar (Arroteia, 1998). Estas alterações das condições de navegação marítima, devido às constantes modificações da barra por erosão, determinaram na época, várias crises de crescimento e de rutura na cidade de Aveiro (Gaspar, 1983:92). No seguimento das alterações naturais do cordão litoral, a evolução histórica, morfológica, económica e social, foi determinada pela presença da *Ria*: “A Ria de Aveiro é uma massa de água costeira, delimitada por terra, com ligação ao mar, que corresponde a um acidente geográfico com características próprias” (Carrabau, 2005:23) (Figura 9).



1. Litoral junto à foz do rio Vouga na época. em cartografia antiga. 2. Ria de Aveiro atual. 3. Configuração do litoral

Figura 9: Formação da Ria
(Arroteia, 1999, 25 in Girão, 1941:104)

A proximidade ao mar constitui o principal traço do posicionamento geoestratégico de Aveiro. A cidade tem, desde sempre, terrenos alagadiços que contribuíram para a exploração da salicultura e pesca. A expansão destas atividades económicas, através da construção de marinhas e a ligação direta ao mar, foi importante para a expansão do aglomerado populacional.

Ao longo do século XVIII, o assoreamento da barra e a sua deslocação para sul, afastaram Aveiro do mar, tornando precárias as condições de navegação, o que contribuiu para a decadência do porto. Com o encerramento da barra, houve um forte êxodo demográfico para o interior, causado pela quebra das atividades económicas marítimas e o aparecimento de epidemias, consequência de águas estagnadas nas zonas baixas da cidade.

A longa recessão económico-social, que caracterizou quase todo o século XIX, desembocou no *Fontismo*, grande impulsionador da construção de vias de comunicação na região de Aveiro. A cidade ganhou assim nova dinâmica, em particular com a inauguração do troço da linha do caminho-de-ferro do Norte em 1864. A definição da localização da estação de caminho-de-ferro veio dar origem à atual avenida Dr. Lourenço Peixinho (Figura 10), que faz a ligação do caminho-de-ferro da linha do Norte (Porto-Lisboa) ao centro da cidade (Neves, 1940:267-268). As boas condições de acessibilidade viária (Figura 11) permitiram um aumento do fluxo populacional até porque a industrialização tinha ganho um novo fôlego, que veio dar origem à abertura de várias unidades industriais do sector cerâmico (Arroteia, 1998:75).

A partir de 1904, começaram a surgir edificações com elementos Arte Nova - hoje tão associadas à cidade de Aveiro - que incentivaram a indústria cerâmica artesanal de adobe, telha e azulejo. Atualmente, as fachadas dos edifícios são destacadas pelo azulejo que faz parte do património aveirense.

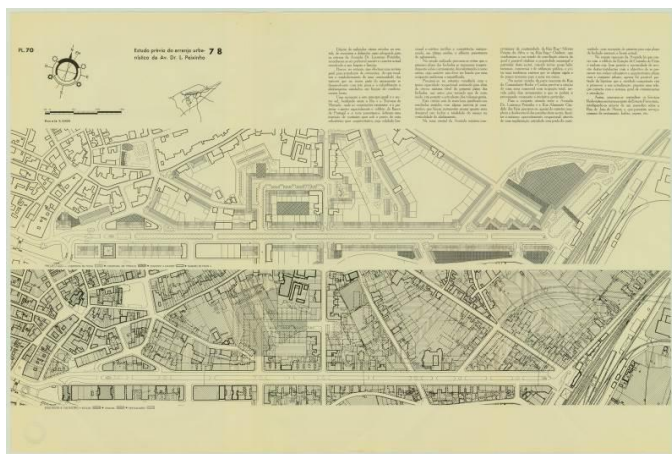


Figura 10: Plano Diretor Municipal de Aveiro (1964). Estudo prévio do arranjo urbanístico da Av. Dr. Lourenço Peixinho, Plano Diretor Municipal de Aveiro (1964) - PL 70
(Arquivo Histórico da Biblioteca Municipal de Aveiro)

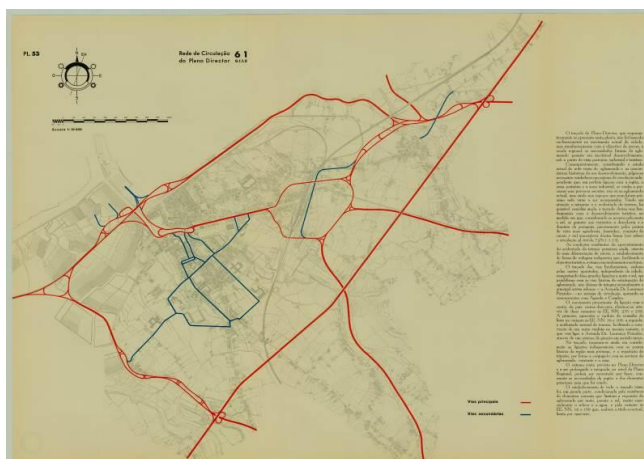


Figura 11: Plano Diretor Municipal de Aveiro (1964). Planta com previsão das vias principais e secundárias, PL 53
(Arquivo Histórico da Biblioteca Municipal de Aveiro)

3.2 Evolução do traçado urbano de Aveiro

Os canais aquáticos que fazem parte do traçado urbano de Aveiro, surgiram no âmbito da evolução da morfologia urbana e das transformações que a cidade atravessou durante séculos.

Neste contexto, o ano de 1855 foi marcado pela demolição do remanescente das muralhas que tinham sido construídas no século XV (Silva, 1997: 27). Sem esta barreira, Aveiro começou a expandir-se e a desenvolver-se; a população começou a migrar para o interior da cidade (Oudinot, 2009: 234; Oliveira, 2001, 2001: 22). O século XIX, foi ainda uma das épocas de maior transformação morfológica (Figura 12), durante o qual foram construídos vários Bairros, foi feito o arranjo urbano dos Canais de São Roque e dos Botirões bem como a reconstrução do Canal Central nos finais do século XIX (Arroteia, 1998: 75-77).



Figura 12: Planta 06 do Plano Director Municipal de Aveiro, da autoria do arquiteto Robert Auzelle (1964)
(Arquivo histórico municipal)

Em 1903, foi levantada a proibição de construção e armamento de navios para a pesca do bacalhau, o que levou à retoma do comércio de longo curso e da pesca em alto mar (Arroteia, 1998: 70). Houve assim uma reanimação das atividades económicas, nomeadamente, a pesca, a salicultura, a construção naval e a apanha do molicho.

Ao longo do século XX, os limites da cidade alargaram-se, envolvendo povoações rurais periféricas, que foram sendo transformadas em dormitórios (Oliveira, 2001: 77). Após a construção do principal eixo viário da cidade que se iniciou em 1918 e cuja pavimentação foi executada apenas em 1932 (Avenida Dr. Lourenço Peixinho), a expansão morfológica urbana fez-se, no sentido poente para nascente, a partir do centro, ao longo desse eixo. Aveiro sofreu ainda transformações ao nível do traçado urbano, nomeadamente as resultantes da alteração do traçado do canal do Côjo. Foram demolidos edifícios cuja localização era incompatível com a abertura da avenida. O antigo Hotel Central foi demolido em 1924. E o traçado só ficou completo quando foi retificado o cais do Côjo em 1935, para que este seguisse o alinhamento dos edifícios por forma a avenida se prolongar até ao centro da cidade, a denominada ponte-praça.

O *Bairro Dr. Álvaro Sampaio*, construído entre 1944 e 1957, contribuiu para o desenvolvimento da cidade para sul e para nascente. Por toda a cidade surgiram largos pavimentados e ajardinados. Um novo impulso foi dado à cidade através do urbanismo projetado, o Antepiano de Urbanização de 1948⁴, o Antepiano de Urbanização de 1960⁵ e o Plano de Urbanização de Aveiro de 1964⁶. Posteriormente, foi aprovado o Plano Diretor Municipal⁷ em 1995 e o Plano de Urbanização⁸ em 2009. Uma nova época de crescimento da cidade teve início com a construção do *Campus*

⁴ Autoria do arquiteto David Moreira da Silva

⁵ Idem.

⁶ Autoria do arquiteto Robert Auzelle.

⁷ PDM foi o primeiro plano de ordenamento do território de Aveiro que englobou todas as freguesias do concelho.

⁸ Plano que surgiu como elemento de gestão das áreas centrais da cidade de Aveiro.

Universitário de Aveiro, após 25 de Abril de 1974. Nesta zona, desenvolveu-se todo o polo universitário de forma regulada e programada pertencente à *Fundação Universidade de Aveiro*. Na zona da Universidade, desenvolveu-se também a área hospitalar com a reabilitação do já existente *Hospital D. Pedro* e a construção de habitação social a custos controlados na área envolvente ao hospital e à universidade.

Entretanto inicia-se um processo de despovoamento da área central da cidade com migração para a periferia.

No entanto, a Ria e os canais aquáticos fazem parte do traçado urbano de Aveiro e da sua identidade. Deste modo, o marketing e o desenho urbanos não podem deixar de lhes atribuir protagonismo, contribuindo para o desenvolvimento económico-social.

3.3 Salvaguarda do Património e Regeneração Urbana

Assim, pretendem-se identificar os elementos morfológicos no espaço urbano que conferem identidade à cidade. É a combinação múltipla destes elementos que irá permitir a reabilitação urbana de Aveiro: a) *a paisagem natural*: Aveiro tem uma característica morfológica particular, devido à proximidade da *Ria* tendo esta, por sua vez, um papel fundamental no desenvolvimento da área circundante; b) *a paisagem cultural*: por meio da integração da *Ria* e dos seus canais urbanos como espaços comunicativos da história e da identidade local; o património cultural de Aveiro não tem sido valorizado da forma mais correta, com exceção do património *Arte Nova*, que é já uma referência identitária, mesmo no âmbito europeu, dado tratar-se da única cidade portuguesa que pertence à Rota Europeia do Modernismo⁹.

Para a reabilitação funcional, as intervenções físicas no edificado são fundamentais potenciando a dinamização do tecido económico e social: “implica conservar as suas características funcionais, aumentar a sua capacidade de atracção, quer para os habitantes, quer para o exercício de actividades económicas e sociais compatíveis com a residência” (Salgueiro, 1999:390). Desta forma, a reintegração do património nos centros históricos, através do reconhecimento do seu valor identitário, promove a sua integração na envolvente, dando-lhe novos usos. O “património revitaliza os valores históricos e culturais que são um factor de atracção” (Barreta, 2004:16). Surge assim a Regeneração como mecanismo de intervir no património e nas áreas históricas com a função da reabilitação social-económica e cultural.

Peter Roberts (2000:9-36), foi um dos autores que estudou a evolução das políticas europeias (Grã-Bretanha, Holanda, França, Alemanha) no pós-guerra, descritas como “período de reconstrução” (década de 1950), “revitalização” (década de 1960), “renovação” (1970’s), “reestruturação” (1980’s) e “regeneração” (1990’s). No processo evolutivo da regeneração urbana estudado por Roberts (2000) com base no desenvolvimento de Stohr (1989) e Lichfield (1992) conclui que a regeneração urbana representa a principal mudança de política urbana desde a década de 1950. Na década de 1960, a Europa Ocidental teve um grande crescimento económico, caracterizado pela melhoria socioeconómica dos cidadãos, o que teve como consequência o aumento de consumo de bens e a oferta de melhor habitação. A mecanização da agricultura levou a população a migrar do campo para a cidade, à procura de emprego na atividade industrial e terciária (Couch, 2003: 169-175). Assim, a década de 1960 caracterizou-se pela continuação da política estabelecida na década anterior, mas com um carácter de revitalização através do incremento do investimento privado. Na década de 1970, a população começou a migrar da cidade para a periferia, com a quebra da qualidade de vida nas cidades. Desta forma, alguns países europeus adotaram políticas de requalificação do espaço público em zonas urbanas específicas, mas sem adotar medidas para o desenvolvimento crescente da periferia (Lang, 2005: 7-16). Ao longo desta década, o sector privado dedicou-se à recuperação de edifícios antigos, de proprietários de condição económica mais elevada. As entidades públicas dedicaram-se à melhoria das condições de habitabilidade dos edifícios localizados em bairros históricos e à recuperação da vitalidade dos espaços públicos (Roberts e Sykes, 2000: 295-314). Após a recessão gerada pela crise petrolífera de 1973, sucederam-se as falências de empresas, geradoras de desemprego. Como consequência, existiram várias áreas urbanas europeias que perderam a indústria tradicional, em prol do crescimento do sector de serviços nos centros urbanos. Os governos reduziram a despesa pública, o que aumentou as carências urbanas, que tiveram consequências a nível social

⁹ A rota de Arte Nova Europeia é uma associação sem fins lucrativos de governos locais e instituições não-governamentais que se uniram em um compromisso coletivo para desenvolver mecanismos úteis e eficazes para a promoção internacional e a proteção do património Arte Nova. A rota europeia foi estabelecida no ano 2000 em sua primeira reunião plenária em Barcelona, que contou com a presença de representantes dos 46 municípios e 33 outras instituições (www.artnouveau.eu)

nomeadamente o aumento de crime e de tensão social (Couch, 2003: 169-179). Na década de 1980, a redução dos recursos financeiros do Estado foi contrabalançada pela forte influência do privado que apostou na valorização do mercado imobiliário. Em simultâneo, desenvolveram-se os denominados projetos *âncora*, assentes na revalorização das áreas urbanas obsoletas, nomeadamente as zonas portuárias com intervenções *waterfront*, ferroviárias e de armazenagem. Como os terrenos eram na maioria propriedade do Estado e este não tinha condição económica para a reconversão urbana dos espaços, estabeleceram-se parcerias público-privadas para a reestruturação destas áreas urbanas (Roberts e Sykes, 2000: 295-314). As cidades tornaram-se policêntricas, ou seja, a centralidade única foi substituída pela cidade segmentada em zonas de centralidades múltiplas, com centros empresariais, zonas industriais, zonas comerciais e zonas residenciais com localizações distintas (Ascher, 2001: 151-161). A descentralização de usos conduziu ao declínio económico de várias áreas centrais de cidades europeias.

Durante a década de 1990, chegou-se à conclusão de que as intervenções físicas não resolviam os problemas de degradação social, pelo que começou a surgir uma perspetiva mais integrada das intervenções. Resolvidas as grandes questões da degradação física, constatou-se ainda que as intervenções das décadas anteriores não tinham resolvido os problemas de degradação social, pelo que foi adotada uma perspetiva mais integrada das intervenções. O governo central assumiu a incapacidade de gestão de determinadas áreas em desvantagem e patrocinou o envolvimento comunitário em parcerias compostas pelos sectores público, privado e comunitário/voluntário (Atkinson, 1999: 59-72). Na década de 2000, casos como a cidade de *Sheffield* (Booth, 2005: 257-269), demonstraram que o modelo de governação com um único organismo definidor de políticas e serviços era substituído por uma rede de agências que trabalhavam em parceria. Em muitos aspetos, intensificaram-se as relações de trabalho entre as agências do governo central e local com a indústria, comércio e associações comunitárias locais. (Van Boxmeer e Beckhoven, 2005: 1-16). A partir de 2010, a participação do cidadão tornou-se o fator chave na implementação de políticas de regeneração urbana para uma sociedade mais inclusiva e abrangente. No entanto, elementos estruturais como a localização, a disponibilidade, as características do capital social e local ou a existência de conflitos sociais anteriores levaram a resultados negativos em termos de capacitação¹⁰ da comunidade (Parés *et al*, 2012: 238-271; Priemus, 2004: 229-246).

Começaram recentemente a surgir organizações emergentes das comunidades locais, que trabalham em parceria com os setores públicos e privado e fornecem um conjunto de serviços suficientes para responder às necessidades sociais, económicas e ambientais. Surgem assim novas formas de governança - redes estratégicas a nível local - que dinamizam a regeneração das cidades europeias, nomeadamente através de parcerias público-privadas (Bailey, 2012: 17).

A Europa tem tido várias intervenções nos tecidos urbanos, sempre em constante mudança. Neste âmbito, a estratégia da promoção dos espaços urbanos passa por: "(...) dois tipos de estratégia: a de exploração de existência de uma base económica forte, inovadora e com potencial de internacionalização; e a de aposta num determinado evento de projeção supranacional. Na concretização dessas estratégias, o recurso à Regeneração Urbana afigura-se imprescindível, principalmente através dos projetos de *flagship development*, apostando na recuperação das frentes ribeirinhas, na criação de polos tecnológicos e de serviços, parques temáticos, complexos de congressos e exposições ou então em grandes operações urbanísticas, sustentadas ou não, por acontecimentos de projeção internacional". (Mendes, 2013: 41)

Segundo Benoit Ginot (2010: 6-7), as operações de regeneração urbana são únicas devido à sua localização. Além disso, existem necessidades comuns às áreas urbanas em regeneração nomeadamente: a) "Alteração económica nacional e regional, problemas de emprego (desindustrialização, emigração de empresas, pouca oferta de emprego, mercado de trabalho inadequado); b) Questões sociais e comunitárias (migração, declínio da comunidade); c) Obsolescência física (devido à desatualização dos edifícios ou áreas, tais como centros urbanos ou periferias; abandono; contaminação; infraestruturas antiquadas); d) Degradação da qualidade ambiental do meio urbano (devido a todos os fatores acima citados); e) Degradação das entradas da cidade e dos seus limites (devido à urbanização descontrolada e dispersa)".

No mesmo estudo, a visão geral de vários projetos de regeneração em países europeus (França, Reino Unido, Itália, Espanha, Dinamarca), permite identificar quatro tipos de áreas (Ginot, 2010: 7): a) "Áreas industriais ou militares abandonadas"; b) "Áreas despovoadas, devido a questões sociais e da comunidade, tais como, migração demográfica e alterações de mercado e mudança na economia local"; c) "Áreas desabitadas, devido à existência de edificações obsoletas"; d) "Alteração dos limites da cidade, devido ao crescimento urbano descontrolado".

¹⁰ Capacitação parte da ideia de atribuir poder, liberdade e informação às comunidades, o que lhes permite tomar decisões e participar ativamente no processo de regeneração urbana. (Mills, 1996)

A regeneração tornou-se mesmo num instrumento da política urbana Europeia, através de programas de regeneração como o *URBAN*¹¹ e o *Interreg*¹², condutores do bem estar económico, social e físico das cidades da União Europeia (Fraser, 2003:30).

Doratli (2005: 757,760) caracterizou a identificação da dinâmica local (elevada, estagnada ou em declínio) como um crescimento da hipótese de sucesso da implementação de projetos de regeneração. A regeneração pode acontecer a nível económico, através da reestruturação funcional, que consiste na substituição dos usos anteriores por novas atividades. Poderá ainda existir a regeneração funcional que consiste na manutenção das funções atuais, transformando-as para que as cidades se tornem mais rentáveis e eficientes.

Como exemplo de regeneração urbana na Europa, temos o caso de Bilbao, cuja reconversão física foi feita a partir das oportunidades geradas pelos espaços livres existentes e provenientes do processo de desindustrialização. Esta foi condição importante para a revitalização económica da cidade, identificada como "área de oportunidade" para a regeneração da cidade (Rodríguez, Vicario, Martinez, s/d: 10).

O desenvolvimento da área urbana dos centros históricos depende da regeneração dos seus espaços que, por sua vez, é condicionada pelo seu financiamento. Esta investigação fundamenta-se na regeneração e na gestão dos espaços públicos e das edificações, bem como na origem do seu financiamento e no comportamento dos seus investidores. O financiamento aplicado na regeneração urbana apareceu essencialmente nos EUA e no Reino Unido na década de 1970 e incorporou uma forte componente de capitais privados (Zancheti, 2011:15).

No âmbito da gestão dos espaços urbanos e na origem dos seus financiamentos, Regina Salvador (2006:341-345) define o empreendedorismo territorial e a nova gestão do território como um contributo para atingir o desenvolvimento económico, social e ambiental de um território. Desta forma, enumera várias estratégias para o empreendedorismo territorial: a) Integrar o concelho na economia da área metropolitana; b) incentivar o empreendedorismo; c) Incentivar a criação de empresas inovadoras e competitivas; d) Criar uma agência de competitividade e de inovação; e) desenvolver um Plano de Marketing Territorial; f) Criar uma Marca (para produtos agrícolas, indústrias e serviços) e por ultimo, elaborar um orçamento participativo e inovador.

Para Nuno Portas (2001) os projetos de regeneração têm a característica única de serem desenvolvidos a partir de uma análise de viabilidade económica e não a partir dos projetos de intervenção arquitetónica (Portas, 2001: 11). Estudos que abordam o comportamento dos investidores, destacam que os intermediários são importantes na viabilidade do financiamento dos comerciantes, proprietários e residentes, porque as entidades financeiras não têm qualquer conhecimento da realidade local (Meyer, 1997: 2). Desta forma, é importante a presença das entidades locais com conhecimento da realidade *in loco*, que atuem como intermediárias entre investidores e cidadãos (Hagerman, Clark e Hebb, 2007: 47-48). Alastair Adair et al (1999: 2044), num estudo sobre investidores privados em regeneração urbana no Reino Unido, propõem a integração das ações de regeneração de áreas urbanas com valores patrimoniais, que possam ter várias atividades terciárias, edificações e proprietários. Reabilitar espaços públicos e infraestruturas, recuperar edificações e apoiar as atividades económicas locais são vetores de um objetivo comum. A regeneração é influenciada pelo turismo, uma vez que o investimento turístico engloba várias atividades de desenvolvimento do espaço físico e das respetivas infraestruturas. Desta forma, o dinheiro gasto pelos turistas irá contribuir para o desenvolvimento de mais atividades locais (eventos culturais, por exemplo) que irão beneficiar os residentes e que, no seu todo, contribuirão para a regeneração local e satisfação do cidadão (Law, 1993: 28). Segundo Tiesdell e Heath, (1996: 69), a promoção do turismo impulsiona a revitalização, nomeadamente através da regeneração física dos espaços. As estratégias que contemplam o desenvolvimento turístico têm a vantagem de promover a criação de empregos, aumentando a qualidade de vida dos residentes e dos visitantes (Smith, 2003: 156).

O turismo cultural baseia-se em eventos que ocorrem no espaço urbano ou mesmo nas *facilities* culturais nele existentes. É neste contexto que surgiram áreas onde se desenvolvem "*clusters*" de atividades e instituições culturais, designadas por *bairros culturais*. Neste âmbito, Regina Salvador (2006:328) descreve que as "cidades globais" e as atividades "criativas" são cada vez mais relevantes, "exigindo uma grande diversidade e intensidade de interação entre actores. (...) Pode falar-se da emergência de um "Arquipélago Metropolitano Global" em que os actores se relacionam apenas dentro destas grandes metrópoles,

¹¹ URBAN: iniciativa comunitária, financiada pelo FEDER, que concentra o seu apoio em estratégias inovadoras para dinamizar as cidades e as zonas urbanas em declínio. Fonte: http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/urban2/towns_prog_es.htm

¹² INTERREG: programa de iniciativa comunitária da CE, financiado pelo FEDER (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional). Fonte: www.qca.pt/iniciativas

passando "por cima" dos Estados. Em particular, a transformação das cidades em motores de desenvolvimento económico regional de forma mais espectacular foi na Ásia".

A regeneração urbana foi também uma ação de desenvolvimento das cidades da América Latina nos últimos vinte anos do século XX. Foi uma forma de enfrentar o desafio do desenvolvimento sustentável, da valorização da cultura local e dos "bens patrimoniais" (Zancheti, 2010: 2-3). Zancheti estudou ainda os inacabados processos de regeneração urbana no Continente, como os Centros Históricos da Cidade do México, de Quito, de Havana ou de Puerto Madero. Também aqui a regeneração urbana foi uma política muito utilizada na revitalização das frentes de água.

A transformação das áreas portuárias e o aparecimento de espaços de lazer em várias cidades americanas, europeias e africanas transformou-as em novas frentes marítimas através de projetos *waterfront*. Os exemplos mais relevantes de regeneração de frente de água fora da Europa são Boston, Nova Iorque, Baltimore, Roterdão, Cidade do Cabo e Barcelona (Sinergia, s/d). Com efeito, um dos primeiros casos de revitalização da área portuária, no final da década de 1950 foi o da orla marítima da cidade de Boston. No contexto da regeneração urbana, surgiram espaços de entretenimento integrados em edifícios existentes.

Na década de 1960, a cidade de Nova Iorque, também pioneira na revitalização portuária, recuperou edifícios históricos para novos usos, como a construção de grandes áreas comerciais e edifícios de escritório. Na década de 1970, foi implementada a renovação *waterfront* na cidade de Baltimore, em consequência do abandono da indústria portuária na década de 1960. A área portuária central (conhecida por *Inner Harbour*) encontrava-se em estado de decadência social, económica e urbana, tendo sido transformada numa área urbana com vários usos, nomeadamente o comércio, o turismo e a habitação. O exemplo de Baltimore tem sido seguido, por cidades como Londres (operação de recuperação dos *Docklands*), Liverpool, Seattle, Sidney (no entorno do seu palácio da ópera), Nova Iorque, Cidade do Cabo (*Albert e Vitória wharfs*), Yokohama, Hong Kong, Amsterdão, Roterdão, Génova, Hamburgo, Barcelona, Albourn, Buenos Aires e Toronto. Ainda nas décadas de 1970 e 1980, Roterdão sofreu com a degradação da zona portuária, dado que a cidade dependia do porto. A partir de 1987 foi projetada uma nova área central para a cidade nas margens do *Rio Maas*. A antiga área portuária de *Kop van Zuid*, decadente e obsoleta, transformou-se numa área requalificada com vários usos, nomeadamente serviços, habitação e lazer.

No ano de 1988, a Cidade do Cabo foi transformada através do projeto da *Victoria & Alfred Waterfront Company*, para dirigir o processo de revitalização da antiga área portuária. (Sinergia, sd).

Na década de 1990, Barcelona teve um projeto de requalificação da zona portuária, localizada na proximidade do centro histórico da cidade, tendo como motivo da regeneração, a realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Na mesma década de 1990, realizou-se em Portugal a regeneração da área urbana de Cabo Ruivo em Lisboa que deu origem ao Parque Expo 98, inaugurado em 1998. Trata-se de um exemplo de revitalização da área portuária na década de 1990, através da recuperação das margens do Rio Tejo, transformando a área envolvente numa área de espaço público qualificado e numa área habitacional, de serviços, de lazer e cultural. As intervenções surgiram com a exposição mundial *EXPO 98*, através da construção do *Parque da EXPO 98* que incluiu um museu, uma estação intermodal de transportes, um oceanário, pavilhões de exposições, centro de convenções e espaço público (Sinergia, s/d).

No ano de 2008, surgiu o *LxFactory* em Lisboa, uma das áreas regeneradas em destaque pela sua relevância arquitetónica, económica e social, cujos armazéns pré-existentes foram mantidos através da reabilitação do edifício e da mudança de uso dos antigos edifícios (que tinham como uso a armazenagem e atualmente são edifícios com a configuração física de armazém mas com usos distintos, nomeadamente restaurantes, livraria, lojas de *design*, lojas de mobiliário e galeria de arte no espaço Brasil). A cidade de Guimarães passou também por uma impactante regeneração urbana com vista à *Capital Europeia da Cultura*, 2012. A regeneração em Guimarães, teve impactos económicos e sectoriais, nomeadamente ao nível do turismo, do comércio local, das indústrias criativas e na produção de emprego e de receitas (U.M.,2013).

Também a cidade de Lisboa se tem vindo a abrir ao rio, através das obras de regeneração urbana na frente ribeirinha entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia. Foi regenerado todo o espaço público, a Praça do Comércio foi devolvida à cidade, permitindo ao cidadão o uso do espaço público - que já tinha sido no século XVIII - um espaço de sociabilização. Os antigos armazéns da área de Santa Apolónia foram revitalizados e estruturados com novos usos ligados ao lazer, surgindo assim uma nova área de espaço lúdico noturno.

Segundo Portas (2003), a decadência dos centros das cidades portuguesas, “tem favorecido a depreciação da imagem do centro e a atitude hipocondríaca em torno do rol de patologias como a desertificação, a insegurança, a fuga de atividades, a degradação (...)” (Portas et al., 2003: 98) o que reforça a posição central da regeneração enquanto estratégia de política urbana, principalmente na cidade consolidada. No caso de Aveiro, existem elementos pontuais de regeneração urbana, pelo que se pretende enquadrar e analisar este conceito no contexto das transformações urbanas ocorridas no âmbito europeu. Pretende-se enquadrar o caso de estudo da cidade de Aveiro, no âmbito da regeneração, após o levantamento da problemática urbana causadora do declínio da área central da cidade.

4 OBJECTIVOS

O *objetivo principal* desta investigação é estudar o contributo ao longo do tempo dos canais aquáticos no desenvolvimento sócio económico da cidade de Aveiro. Haverá que interpretar as lógicas de ocupação do território durante os processos de transformação urbana, no que se refere à inter-relação entre as *frentes de água* e a malha urbana.

Como *objetivos específicos deste estudo*, a investigação visa analisar: a) como evoluíram os eixos urbanos mais relevantes na malha durante os dois últimos séculos (Figura 13); b) se, desde o século XIX à atualidade, o uso do solo se alterou na área envolvente dos canais aquáticos; c) se as “centralidades periféricas” contribuem para a dispersão ou coesão da malha urbana da cidade de Aveiro (Figura 14); d) se as áreas degradadas e os espaços industriais e de armazenagem mantêm a sua localização dentro da cidade de Aveiro (Figura 15); e) se o casco histórico com valor patrimonial contribui para a atração de visitantes e de mudança de residência dos habitantes da periferia; f) se a economia local atua como polo de atração de residência no centro.

Para análise e avaliação dos objetivos referenciados, será elaborada uma abordagem metodológica que se estrutura no paradigma qualitativo e quantitativo, no sentido em que o estudo quantitativo envolve a definição clara da hipótese e variáveis usando-as para obter resultados quantificáveis. No estudo qualitativo da investigação propõe-se verificar um fenómeno por meio da observação e estudo do mesmo (Kirk e Miller, 1986), segundo a metodologia proposta no ponto seis da abordagem metodológica do projeto de tese.



Figura 13: Avenida Dr. Lourenço Peixinho.
(Imagoteca)



Figura 14: Glicíneas Plaza.
(Matias, 2014)



Figura 15: Palheiros Canal São Roque.
(Matias, 2014)

4 HIPÓTESE

Sabendo que os processos de transformação urbana são impulsionados pelas estratégias de gestão implementadas - densificação, centralidade e expansão -, verifica-se que a cidade atual tem uma estrutura de malha urbana dispersa (Figura 16, 17 e 18). O despovoamento e a degradação urbana geradas reforçam as transformações, mantendo ou alterando o uso do solo urbano (Figura 19). A rede de canais aquáticos desempenha um papel de permanência, transformação e mobilidade. Pretende-se verificar em que medida estes contribuem para o desenvolvimento económico, como eixo de atração da migração populacional da periferia para o centro da cidade.

Com base na pesquisa bibliográfica e cartográfica, a hipótese central desta tese será pois a seguinte: os *canais aquáticos são a âncora para o desenvolvimento económico-social e para a dinamização urbana da cidade de Aveiro.*



Figura 16: Centralidade -Ponte Praça
(Matias, 2015)



Figura 17: Densificação - Praça Joaquim Melo Freitas
(Matias, 2015)



Figura 18: Expansão - conjunto habitacional na freguesia Santa Joana
(Matias, 2015)

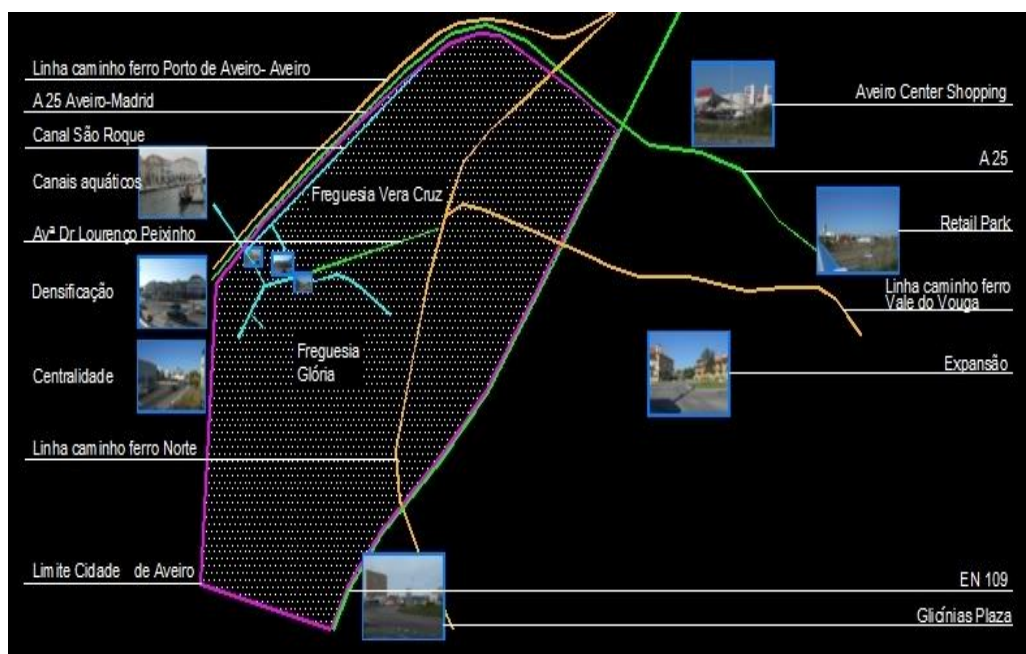


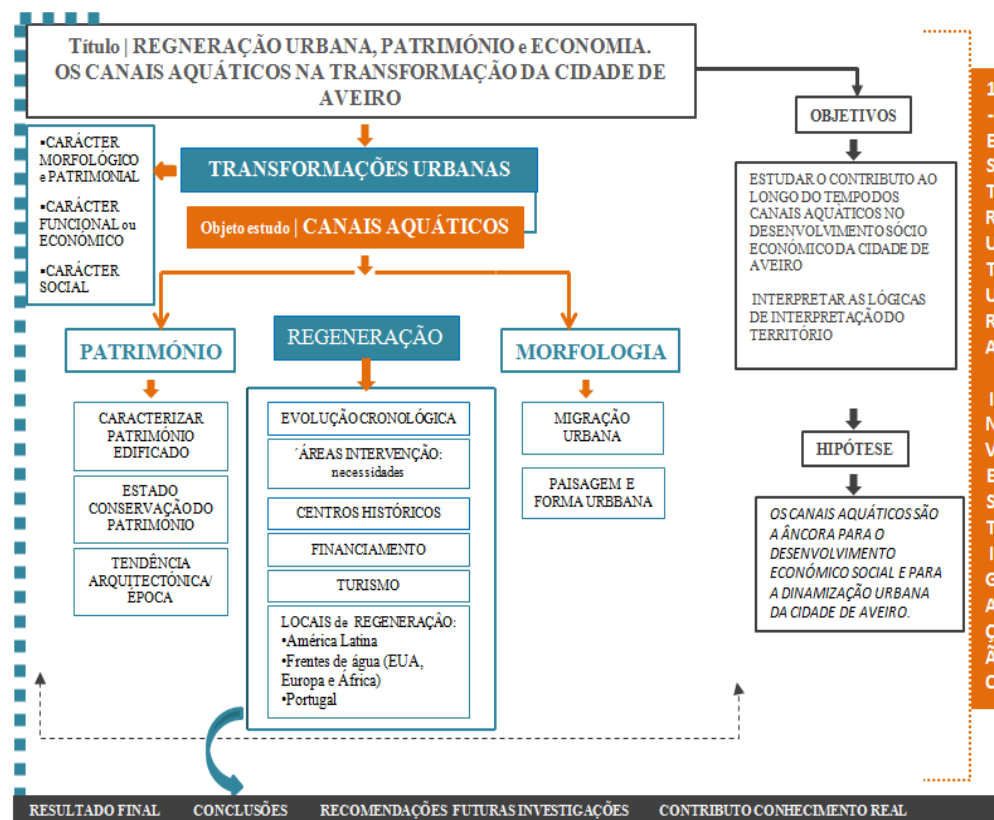
Figura 19: Esquema gráfico da expansão, densificação e centralidade de Aveiro
(Matias,2014)

5 ABORDAGEM METODOLÓGICA

Segundo os objetivos e características específicos, a pesquisa assume uma orientação exploratória, descritiva ou analítica. Neste caso, a abordagem exploratória é usada para estudar as cidades mundiais com canais. Seguindo a contextualização internacional da análise das áreas urbanas com frentes de água, serão investigados vários casos de estudo, como as Docklands em Londres, cidades dos EUA (Boston, Nova York, Baltimore), Roterdão, Barcelona, Génova, Veneza, Amsterdão, Hamburgo, Antuérpia, Oslo, Helsinquia, Duisburgo e Lisboa. Estas operações têm vindo a ser estudadas sobre diversos aspetos: culturais (Baudouin, Collin, 1994), lazer e turismo, integração na relação porto-cidade (Craig-Smith, Fagence, 1998), papel das renovações na evolução urbana (Han Meyer,1999), espaços de oportunidade (Busquets,1992), património industrial (Bruttomesso,1993,1999). Algumas propostas de classificação tipológica têm também sido esboçadas: Rinio Bruttomesso distingue as operações da administração pública das operações das sociedades de construção; Ann Breen e Dick Rigby distinguem a “cultural waterfront”, a “environmental waterfront”, a “historical waterfront”, a “mixed-used waterfront”, a “recreational waterfront”, a “residential waterfront” e a “working waterfront”; Han Meyer identifica quatro diferentes atitudes urbanísticas nas operações de renovação – a divisão entre a cidade e a infraestrutura, a relação entre a cidade e a infraestrutura como um projeto de desenho de moda, a relação entre a cidade e a infraestrutura como um projeto de arquitetura, e a relação entre a cidade e a infraestrutura como um projeto de desenho urbano. Para Roberto Conventi e Joan Alemany a mobilidade dos investimentos leva à promoção dos fatores suscetíveis de criar preferência entre os investidores (áreas urbanas dotadas de infraestruturas e de equipamentos qualificados) nas novas *áreas waterfront*. Também a participação do cidadão é importante na tomada de decisões. A criação da opinião pública de residentes e de visitantes, é um método metodológico

que serve de instrumento estratégico para a construção do processo participativo, com recurso ao método participativo. A implementação dos resultados na realização dos projetos tem de permitir comprovar a utilidade das opiniões para formar um consenso na elaboração dos respetivos projetos. A investigação social demonstrou ser o método mais eficaz para detetar focos de incompreensão, desinformação ou falta de consciência da população sobre aspetos sensíveis dos projetos de regeneração urbana. Iremos recorrer a inquéritos e entrevistas. Como exemplo de cidades que usaram o método de consulta pública podemos referir a cidade de Rosario (Argentina), no seu “Projeto ciudad Rio” e a cidade Le Havre (França), no projeto de extensão do porto. Ambas recorreram à consulta pública ao cidadão e instituições (Converti, Alemany, 2000). Desta forma, a metodologia a adotar será a seguida em diversos estudos e ações que adotaram critérios para a fixação local dos projetos de regeneração urbana em frentes de água, inspirados no trabalho de Meyer, Converti e de Alemany, pelo que serão necessários os seguintes procedimentos e métodos qualitativos e quantitativos: a) levantamento bibliográfico com a função de aprofundar o conhecimento necessário para o desenvolvimento da pesquisa no âmbito da investigação; b) levantamento documental (cartografia, projetos urbanísticos e projetos de arquitetura antigos e atuais); análise e avaliação de cartografia histórica e planos de ordenamento antigos e atuais, que permitam o estudo das transformações urbanas, da mudança de uso de solo, da configuração da morfologia urbana, da alteração do desenho dos canais, do traçado da avenida Dr. Lourenço Peixinho; c) observação *in loco*: levantamento fotográfico atual e de imagens antigas (imagoteca municipal); levantamento *in loco* dos elementos funcionais relativos à economia local da área envolvente dos canais aquáticos; d) inventário patrimonial georreferenciado em SIG; e) entrevistas individuais aos usuários do espaço urbano. Análise do conteúdo das entrevistas; f) levantamento estatísticos: pesquisa e análise estatística de diversos temas relevantes para a investigação, através de entidades como o INE ou EUROSAT; g) elaboração de inquéritos por questionário. O inquérito será aplicado a residentes e visitantes da cidade de Aveiro, para avaliar as diferentes percepções quanto ao impacto dos canais na qualidade de vida do cidadão; h) análise de fluxos e de movimento (*Space Syntax*, 1984). Esta ferramenta avalia o espaço e sua influência no desempenho social, económico e ambiental da área urbana em várias escalas; i) análise, diagnóstico e propostas sobre o desempenho do espaço urbano junto aos canais aquáticos.

Nesta investigação, foi elaborado o seguinte organograma (Quadro 1), que resume as fases da investigação.



Quadro 1: Organograma da investigação.

(Matias, 2014)

7 BIBLIOGRAFIA

- ADAIR, A.; BERRY, J.; MCGREAL, S.; DEDDIS, B. ; HIRST, S. (1999). *Evaluation of Investor Behaviour*. Urban Studies Journal, volume 36, issue 12. London: SagePub.
- AMARAL, D. A. (1968). *A Laguna: Vida, Morte e Ressurreição de Aveiro*. Aveiro e o seu Distrito, nº 6. Aveiro in Publicação Semestral da Junta Distrital de Aveiro.
- AMORIM, I. (1996). *Aveiro e a sua Provedoria no século XVIII (1690-1814)*. Faculdade de Letras do Porto. Coimbra: CCRC- Comissão de Coordenação da Região Centro.
- ARROTEIA, J. C. (1998). *Aveiro: aspectos geográficos e do desenvolvimento urbano*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- ASHER, F. (2001). *Metropolização e transformação dos centros das cidades* in MEYER, Regina Maria Prosperi (2001) *Os centros das metrópoles. Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. Associação Viva o Centro. S. Paulo: Editora Terceiro Nome
- ATKINSON, R. (1999). *Discourses of partnership and empowerment in contemporary British urban regeneration*. Urban Studies Journal, volume 36, issue 1. London: SagePub.
- AVRAHAM, E. (2004). *Media strategies for improving an unfavorable city image in cities*, vol. 21, nº 6. Mount Carmell, Haifa: University of Haifa. Disponível em 09 de Julho de 2014: <http://www.deepdyve.com/lp/elsevier/media-strategies-for-improving-an-unfavorable-city-image-LWfk5CoBsD>
- BARREIRA, M. (1996). *O Largo do Cojo, Azenhas e Ilhote* - in Publicação Semestral Boletim Municipal de Aveiro, nº 27. Aveiro: Câmara Municipal Aveiro.
- BARRETA, J. (2004). *Revitalização comercial dos centros urbanos – a gestão como parte da solução*. Revista urbanismo – Revista da associação dos urbanistas portugueses, nº 1
- BAUDOUIN, T.; COLLIN, M. (1994). *Culture des Villes Portuaires et Mondialisation de l'Economie*. Le Havre: AIVP.
- BREEN, A.; RIGBY, D. (1994). *Waterfronts. Cities Reclaim their Edge*. New York: McGraw-Hill.
- _____. (1996). *The new waterfront: a worldwide success story*. London : Thames and Hudson.
- BRUECKNER, J. K. (2000). *Urban sprawl: diagnosis and remedies*. International Regional Science, volume 23, issue 2, Illinois: University of Illinois at Urbana. Disponível em 15 Julho de 2014: http://kduncan.phoenix.wikispaces.net/file/view/Brueckner_urban+sprawl+remedies_IntRegSciRev2000.pdf
- BRUTTOMESSO, R. (1993). *Waterfronts: a new frontier for cities on water*. Veneza: Centro Internazionale Città d'Acqua.
- _____. (1999). *Water and Industrial Heritage*. Veneza: Marsilio Editori.
- BUSQUETS, J.(1992). *Anvers, Barcelone et Buenos-Aires: quand les villes s'occupent de leur ports*, BUSQUETS, J. (1995). *Planeamiento: Pasado reciente y futuro próximo* in: revista "Sociedade e Território, nº22.
- CARRABAU, M.E.M. (2005). *Dissertação de Mestrado "Síntese e Análise Integrada dos Estudos Efetuados sobre Recursos Naturais na Região da Ria de Aveiro"*. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- CONVERTI, R.; ALEMANY, J. (2000). *Guía de buenas practicas. Estrategias de transformación de los espacios urbanos abandonados, interfaces o intermedios entre la ciudad y el puerto*. Programa UrbAL, Red nº 7. Le Havre: AIVP.
- COUCH, C.; FRASER, C.; PERCY, S. (2003). *Urban Regeneration in Europe*. Oxford: Blackwell Science Ltd.
- CRAIG-SMITH, S.; FAGENCE, M. (1998). *Recreation and Tourism as a Catalyst for Urban Waterfront Redevelopment*. Le Havre: AIVP.
- DORATLI, N. (2005). *Revitalizing historic urban quarters: a model for determining the most relevant strategic approach*. In *European Planning Company* 13 (5). Londres: Carfax Publishing Company.
- FRASER, C. (2003). *Change in the european industrial city*. In COUCH, Chris; FRASER, Charles; PERCY, Susan. *Urban regeneration in Europe*. Oxford: Blackwell Science Ltd.
- GASPAR, J. G. (1983). *Aveiro: Notas Históricas*. Aveiro: Câmara Municipal Aveiro.
- _____. (1988). *A princesa Santa Joana e a sua Época*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2ª edição.
- GILES, S. L.; BLAKELY, E. J. (2001). *Fundamentals of economic development finance*. Thousand Oaks CA, London : Sage Publications.
- GINOT, B. (2010). *Urban regeneration in Europe: State of the art and perspectives*. Master of Science. Thesis in the Design and Construction project management programme. Goteborg: Chalmers University of Technology.
- GODOY, A. S. (1995). *Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades* in Revista de Administração de empresas, ERA volume 35, nº2. S.Paulo: Scielo.

HAGERMAN, L.; CLARK, G.; HEBB, T. (2007). *Investment Intermediaries in Economic Development: Linking Public Pension Funds to Urban Revitalization*. Working Paper. Labor & Worklife Program – Harvard Law School. Disponível em 10 Maio de 2014: http://www.google.pt/#bav=on.2,or.r_qf.&fp=c17aab137944dbf1&q=Hagerman-investment+intermediaries+in+economic+development

KIRK, J.; MILLER, M. (1986). *Reliability and Validity in Qualitative Research*. London: Sage Publications.

KONDRATIEV, N.D. (1984). *The long wave cycle*. New York: Richardson & Snyder.

KOSTER, E. (1995). *Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern docklands: new architecture on historic ground*. Amsterdam : Architectura e Natura.

LANG, T. (2005). *Insights in the British debate about Urban Decline and Urban Regeneration*. Working Paper, Erkner, Leibniz-Institute for Regional Development and Structural Planning. Disponível em 10 de Maio de 2014: http://www.irs-net.de/download/wp_insights.pdf

LAW, C. (1993). *Urban Tourism: Attracting visitors to large cities*. London: Mansell.

LYNCH, K. (1989). *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70

MALPEZZI, S. (2002). *Local economic development and its finance: An Introduction*. The Center of Urban Land Economics Research. Working Paper. University of Wisconsin. Disponível em 5 de Maio de 2014: http://www.google.pt/#bav=on.2,or.r_qf.&fp=c17aab137944dbf1&q=Malpezzi-local+economic+development+and+its+finance

MENDES, L. (2013). *A Regeneração Urbana na Política das Cidades: inflexão entre o fordismo e o pós-fordismo*. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, volume 5, nº 1. Curitiba: PUCPR.

MEYER, H. (1999). *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Roterdão: International Books.

MEYER, P. B. (1997). *Small borrowers and big financiers; the urban redevelopment conundrum*. Center for environmental Policy and Management. Working Paper. University of Louisville. Disponível em 3 de Maio de 2014: <http://cepm.louisville.edu/publications/BSGRG/bsgrgpubs.htm>

MILLS, D. Q. (1996). *Empowerment: Um imperativo*. Rio de Janeiro: Campus.

NEVES, F. F. (1940). *Memória de Aveiro no século XIX*, in Arquivo do Distrito de Aveiro, volume VI, nº22. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.

OLIVEIRA, R. M. (2001). *O Discurso da Cidade - Leituras da Avenida Dr. Lourenço Peixinho*, Coleção História. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.

OSTOJA, P. O.; LAAN, W. (1999). *Kop Van Zuid 2*. Rotterdam : Uitgeverij 010 Publishers.

ODINOT, J. R. R. (2009). *Aveiro, Aparentamentos Históricos*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.

PARÉS, M.; BONET-MARTÍ, J. ; MARTÍ-COSTA, M. (2012). *Does participation really matter in urban regeneration policies? Exploring governance networks in Catalonia (Spain)*. In Urban Affairs Review, volume 48, issue 2. London: SagePub.

PORTAS, N. (2001). “Presentazione”. In MORANDI, Corinna: *Prodotti notevoli. Ricerche sui fattori di successo dei progetti di trasformazione urbana*. (2ª Edizione) Milano: Edizione a Stampa.

_____. (1998). *Água: cidades e frentes de água. Mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água*. Lisboa: APL.

PORTAS, N.; DOMINGUES, Á.; CABRAL, J. (2003). *Políticas Urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

PRIEMUS, H. (2004). *Housing and new urban renewal: current policies in the Netherlands*. In European Journal of Housing Policy, volume 4, issue 2. Taylor & Francis, Ltd.

ROBERTS, P. (2000). *The evolution, definition and purpose of urban regeneration*. In ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh.: *Urban Regeneration: a handbook*. London: SAGE Publications.

ROBERTS, P.; SYKES, H. (2000). *Current challenges and future prospects*. *Urban Regeneration: a handbook*. London: SAGE Publications.

RODRÍGUEZ, A.; VICARIO, L.; MARTÍNEZ, E. (s/d). *Competitividad y urbanismo “creativo” en la revitalización de Bilbao: entre la necesidad y la especulación*. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, UPV/EHU. Disponível em 7/5/2014: <http://pendientedemigracion.ucm.es/info/ec/jec10/ponencias/812Rodriguezetal.pdf>

SALGUEIRO, T. B. (1999). *A cidade em Portugal – uma geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.

SALVADOR, R. (2006). *Empreendedorismo Urbano e Nova Gestão do território: O Caso de Sintra*. *GEolNoVA*, nº12. Lisboa: e-GEO Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.

SILVA, M. J. V. B. (1997). *Aveiro Medieval*. Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.

SINERGIA (s/d). *Experiências mundiais de Recuperação de Orla. Anexo X*. Disponível em 15 Maio de 2014: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/anexo-10-.pdf>

SMITH, M. K. (2003). *Issues in cultural tourism studies*. London: Routledge.

TIESDELL, S.; OC, T.; HEATH, T. (1996). *Revitalizing historic urban quarters*. Oxford: Published by Architectural Press.

U.M. (2013). *Impactos, económicos e sociais. Guimarães 2012, Capital Europeia da Cultura*. Braga: Universidade do Minho.

VAN BOXMEER, B., e VAN BECKHOVEN, E. (2005). *Public – private partnership in urban regeneration: a comparison of Dutch and Spanish PPPs*. European Journal of Housing Policy, volume 5, issue 1.

ZANCHETI, S. M. (2010). *Regeneração urbana na América Latina: os caminhos do financiamento dos projetos*. Rio de Janeiro: ENANPARQ. Disponível em 15 de Maio de 2014: <http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/148/148-343-1-SP.pdf>

_____(2011). *Financiamento da Regeneração de áreas urbanas patrimoniais na América Latina*. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada.